

SCHIP & KA

33e jaargang
nummer 2
april 1993



- 🐚 spos-project 🐚 zes jaar ongevals-vrij
- 🐚 training- en opleidingbeleid 🐚 cardissa
- 🐚 catamarans 🐚 uitslag kerstpuzzel
- 🐚 wie gaat er mee op de eendracht

SCHIP & KA

Periodiek voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kunt u rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Drieëndertigste jaargang nr. 2
april 1993

Redactiecommissie
010-4071828
Haaije van der Brug
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de ABN/AMRO bank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

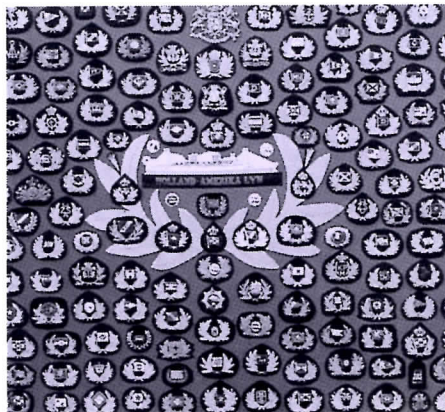
Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

gezocht



Al zeer geruime tijd ben ik zoekende naar het petembleem van de CSM. Zoals U op bijgaande foto kunt zien ben ik bezig met een collage van petemblemen en knopen van de scheepvaart. Ik bezit ook enkele petemblemen van Shell, maar het embleem van de (Shell) CSM heb ik nog steeds niet kunnen bemachtigen. Het is mij bekend dat het petembleem bestaat en ik hoop dat iemand mij daaraan zou kunnen helpen. Met een origineel logo van de CSM kunt U mij ook zeer verblijden. Zodra dit embleem in mijn bezit is, kan ik mijn collage completeren zodat het tentoongesteld kan worden in het museum van Rotterdam en Amsterdam.

A. Blanker
Mr. Marsmanstraat 64
3702 BS Zeist
Tel.: 03404 - 16875

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0137	15.01.93	Correctie serie Annual Business Plan
0138	15.01.93	Doorlopende reisverzekering (Satcom)
0139	18.01.93	Aanvulling Geïntegreerd Scheepsdagboek (Satcom)
0140	22.01.93	Premiepercentages en -grenzen sociale verzekeringen 1993
0141	25.01.93	Prevention of oil spills from tankers
0142	29.01.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0143	08.02.93	Nautische publicaties (Satcom)
0144	12.02.93	Afgifte machinekamer slops Singapore (Satcom)
0145	12.02.93	Routeing STBV-vessels West Coast Scotland (Satcom)
0146	19.02.93	Communicatie (Satcom)
0147	22.02.93	Strikt vertrouwelijke circulaire (Satcom)
0148	26.02.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0149	05.03.93	Introductie STBV Casualty Procedure Guide (Satcom)
0150	12.03.93	HSE-manual

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

	Tot 9/3/93
Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	0
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	1
Herhalingsfrequentie 1*	0,0
Herhalingsfrequentie 2*	1,5
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	
Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	1
Gerapporteerde bijna-ongevallen	7
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	0

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 125, hetgeen gelijk is aan 1,2 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	164
ENTALINA*	837
ERINNA	1295
ERODONA*	825
ETREMA*	1305
NATICINA	617
NISO	210
SERICATA	2302
SHELLTRANS	162
SIDELIA	2199
SIRATUS*	774
SOLARIS	2668
SPECTRUM	125
SPONSALIS*	2314
STELLATA	314
SUNETTA	981
ZARIA*	1099
ZAFRA	1314

* sinds in de vaart komen OMA-vrij (OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

Vernieuwde brochure 'Shell in Nederland'



Sinds kort is er een herziene brochure 'Shell in Nederland' verschenen. Deze beschrijft niet alleen wat de activiteiten van de diverse Shell-maatschappijen in Nederland zijn, maar geeft ook beknopt weer hoe Koninklijke/Shell Groep is ontstaan en wat de - voor velen ingewikkelde - structuur van de Groep is. Dit wordt toegelicht aan de hand van een

schema en de uitleg hoe een dienstverlenende maatschappij werkt. Natuurlijk komen ook de diverse werkmaatschappijen in Nederland ruimschoots aan bod. De brochure is rijk geïllustreerd en is schriftelijk verkrijgbaar bij Shell Nederland BV, Afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.



CNOOKS-reünie

Op 24 april a.s. is het weer zover. Om de Club naar het Noorden te lokken schreef ooit een CNOOKS-lid dat de afstand tussen Rotterdam en Groningen even groot zou zijn als die van Groningen naar Rotterdam. Daarom is de keuze van lokatie deze keer gevallen op Apeldoorn en wel in restaurant Shanghai, let wel, niet andersom! De leden hebben inmiddels hun uitnodiging voor het bijwonen van de algemene ledenvergadering met aansluitend de voorjaarsreünie in de bus ontvangen. Mocht dit niet het geval zijn, neemt U dan gerust even contact op met het secretariaat (Lenny Kosten: 010 - 4071828).

korting op havengeld

Het Rotterdamse gemeentelijk havenbedrijf wil olietankers die aan strenge eisen voldoen, een korting op het havengeld gaan geven. De korting kan oplopen tot zeventien duizend gulden per bezoek aan de Rotterdamse haven.

Het havenbedrijf wil een 'Green Award' geven aan schepen die naast de wettelijke eisen kunnen voldoen aan een aantal voorwaarden die het havenbedrijf stelt. De extra eisen hebben betrekking op de opleiding en het gedrag van de bemanning en op de technische voorzieningen.

Als de schepen aan de eisen voldoen, kunnen ze één, twee of drie sterren krijgen. Aan de sterren is een havengeldkorting verbonden van respectievelijk vier, acht of twaalf procent. Voor een driesterrenschip kan de korting oplopen tot zeventienduizend gulden.

Het havenbedrijf wil voor de certificering een onafhankelijke bureau oprichten. In eerste instantie worden de certificaten uitgereikt aan olietankers met een laadvermogen van vijftigduizend ton of meer, die minstens twee keer per jaar de haven aandoen. Vorig jaar waren dat er 340.

De 'Green Award' kan een jaarlijkse vermindering van 2,5 miljoen gulden aan zeehavengeld tot gevolg hebben. De Rotterdamse haven ontvangt elk jaar 280 miljoen aan havengeld.

bron: de Volkskrant

Van de medische dienst

Cholera vaccinaties

De cholera vaccinatie is volgens de richtlijnen van de World Health Organisation in geen enkel land nog verplicht. In Nederland worden deze vaccinaties door de GGD en huisartsen ook niet meer gegeven. De reden hiervoor is dat de vaccinatie slecht gedeeltelijk en een vrij korte bescherming biedt. Daarnaast is met antibiotica de ziekte makkelijk te behandelen.

De cholera vaccinatie wordt om bovenstaande reden dan ook niet meer gegeven. De vaccinatieboekjes worden nog wel afgestempeld. De reden hiervoor is dat er toch nog autoriteiten in sommige landen deze vaccinatie controleren. Om problemen te voorkomen is het daarom gewenst om de vaccinatieboekjes in orde te houden.

Indien zeevarenden voor vertrek niet op de medische dienst voor keuring hoeven te komen, wordt men, om onnodige kosten bij huisarts te voorkomen, geadviseerd het vaccinatieboekje per post naar de medische dienst op te sturen, vanwaar het gestempeld weer geretourneerd zal worden.

Adres: Shell Tankers BV
Ter attentie van de medische dienst
Postbus 8989
3009 TK Rotterdam

Doorlichting

Volgens de voorschriften van de Scheepvaart Inspectie is het voor de keuring voor het Nederlands bewijs van gezondheid voor de zeevaart nog steeds verplicht om een bewijs van doorlichting te hebben (geldigheid een jaar). De Scheepvaart Inspectie vindt deze doorlichting nodig omdat bij doorlichtingen van zeevarenden in Rotterdam ieder jaar nog enkele gevallen van tuberculose worden ontdekt.

De doorlichtingen kunnen worden gedaan bij consultatiebureau's voor tuberculose. De medische dienst (tel.: 010 - 4696000) heeft hiervoor een adressenlijst. Tegenwoordig worden in plaats van doorlichting altijd röntgenfoto's gemaakt. Het monsterboekje dient indien de foto in orde is te worden afgestempeld door het consultatiebureau. De kosten van deze foto's zijn onderhevig aan veranderingen. Hoewel in de laatste jaren de foto's in het kader van de TBC-bestrijding gratis waren, is de subsidie nu gewijzigd, zodat naar verwachting weer kosten berekend zullen worden. De GGD in Rotterdam berekent met ingang van februari 1993 een bedrag van f 40,-. Gemaakte kosten van foto's kunnen worden gedeclareerd bij de afdeling vlootpersoneel (DFP/1).

Een verslag van walmedewerker Marco Plas, werkzaam op de financiële afdeling DFF/1, over het meevaren op de 'Solaris', teneinde meer inzicht te verwerven in het leven en werken aan boord van een schip.

Van de reis zelf, vond ik het meest indrukwekkend hoe het schip onder loodsaanwijzing en sleepboothulp zo rond middernacht in het pikkedonker de Mersey-rivier afvoer, waarbij vooral het samenspel op de brug tussen stuurman, kapitein, loods en de sleepboten zeer adembenemend was.



'THREE MINUTES IMPRESSION'

Dinsdag 16 februari was het zover om mee te mogen varen op de 'Solaris'. De zeereis zou van Tranmere (Groot-Brittannië) naar Bilbao (Spanje) gaan. In Tranmere werd zware crude gelost afkomstig van Bonaire ten behoeve van de Shell raffinaderij Stanlow. Vervolgens zou schip in ballast naar Bilbao varen om bij de raffinaderij Petronor weer zware crude (93.000 ton) te gaan laden bestemd voor de 'Oost'.

Dinsdagavond met het vliegtuig (met enig overgewicht aan post, kranten, en drop) vanuit Schiphol naar Manchester en van daaruit met een, door de agent geregelde, taxi van luchthaven naar het schip. Een indrukwekkend moment is het ogenblik dat je de tanker voor het eerst in zicht krijgt, gehuld in duisternis waarbij alleen het schip verlicht is. Dezelfde avond maak ik kennis met de kapitein en stuurman, die op de hoogte waren van mijn komst. Ik kreeg de beschikking over de (zeer ruime) loodshut met een schitterend uitzicht op het voordek!

De volgende dag maakte ik kennis met de overige bemanningsleden. De 'Solaris' bleek te varen volgens het kernbemenningsconcept (16-koppige bemanning). Omdat we 's avonds pas zouden vertrekken had de kapitein de gelegenheid mij een rondleiding over het schip te geven. Als je voor het eerst met een tanker meevaart dan is het eerste wat opvalt dat alles zo immens groot is.

De volgende dag, donderdag 18 februari voeren we reeds op open zee en een ieder die weet waar Bilbao ligt vermoedt dat dit wel eens een 'onrustig' reisje zou kunnen worden. Zou de keuze van mijn collega's op wal van met welke reis ik zou meevaren dan toch niet geheel toevallig zijn geweest...

Goed eten is dan ook een vereiste om je op het ergste voor te bereiden en daar ontbrak het op het schip ieder geval niet aan! Gevoel voor tijd verlies je op het schip een beetje temeer je aan je omgeving niet meteen kunt merken hoe laat het is. Ook dienden de klokken van het schip telkenmale aangepast te worden aan de tijdsgrenzen. In ons geval werd er zo rond zes uur 's avonds de klok op donderdag en vrijdag een half uurtje vooruit gezet zodat we weer gelijk waren aan de Nederlandse tijd. Ook het op de hoogte blijven van wat er in de rest van de wereld gebeurt is natuurlijk veel moeilijker als je op een schip zit, echter een dagelijkse scheepsvaart-editie van een krant (middels satelliet) voorziet in hoge mate in deze behoefte.

Vrijdags kwamen we in de Golf van Biscaye en wat schets onze verbazing... juist geen enkel wolkje aan de lucht, eigenlijk geheel wat de naam van het schip (lees: vorm schelp 'Solaris') deed vermoeden!

Op zaterdag werd er vanaf die morgen voor het eerst 'full speed' gevaren (iets

meer dan 14,5 knopen). Dan merk je pas goed welk een vermogen een schip kan voortbrengen en aan welke krachten het wordt blootgesteld. Uiteraard werden er op zaterdag ook de veiligheidsoefeningen 'brandrol' en 'sloepenrol' gehouden, waarbij we ons in dit geval uitsluitend hoefden te melden, in verband met het naderen van het Spaanse vaste land dat we zo rond half elf in zicht kregen.

Vanwege het feit dat er geen steiger in de haven vrij was, waren we genoodzaakt om 's middags met de haven in zicht twee mijl voor de kust ten anker te gaan.

Pas de volgende ochtend konden we naar binnen worden geloosd en lagen we zo tegen half negen gemeerd aan de steiger. Wel werd duidelijk dat de uitdrukking dat 'een schip beter slecht gemeerd kan liggen dan goed vaart' veel kan compenseren voor de bemanning; er bleek namelijk slechts één laadslangetje beschikbaar te zijn om de gehele tanker van lading te voorzien. Dat zou dus wel ongeveer tot donderdag gaan duren.

's Middags nog even met enkele bemanningsleden de wal op gegaan om een nabij gelegen stadje te bezoeken. De haven van Bilbao lag helaas zoals vele grote havens in deze tijd te ver van de stad zelf, in dit geval Bilbao, vandaan.

Op maandagmorgen 22 februari de spullen gepakt en nog even kort de pier opgegaan om vanaf de wal de 'Solaris' en andere gemeerde olietankers nog een keer in volle omvang te aanschouwen. 's Middags met nog een ander bemanningslid vanuit Bilbao via Brussel naar Nederland teruggevlogen, waar we zo rond acht uur 's avonds op Schiphol aankwamen. Bijzonder was wel dat ik juist de volgende dag een beetje zeeziek werd, waarschijnlijk doordat ik juist gewend was geraakt aan het schommelen van het schip.

Terugkijkend op het meevaren zou ik willen samenvatten dat ik een zeer goede indruk heb gekregen van de werkelijke gang van zaken aan boord van een operationele tanker en dat de opgedane ervaringen mij zeer zal helpen in het dagelijks werk op kantoor. Daar je meer inzicht hebt gekregen in elkaars werkerterrein en problemen, zodat je meer begrip voor elkaar kunt opbrengen en zo kunt bijdragen tot een nog efficiëntere, constructievere samenwerking tussen de wal en de vloot. Bijzondere dingen die mij opvielen tijdens het meevaren vond ik: het belang van goede communicatie; de duidelijke taakstellingen; de (toenemende) administratieve werkzaamheden aan boord; de diverse functionarissen die in grote getale aan boord komen voor allerlei zaken; de discipline; de inzet en last but not least de prettige collegiale werksfeer!

Via deze weg wil ik iedereen nogmaals bedanken voor hun medewerking en de genoten gastvrijheid.

Marco Plas

Binnenkort brengt Meteo Consult, een particulier weerbedrijf in Wageningen, het Ship Performance Optimisation System (SPOS) op de markt. SPOS is een reisbegeleidingssysteem voor zeeschepen dat in eerste instantie werd bedacht op het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam (KSLA) en in samenwerking met Meteo Consult verder is ontwikkeld.



beste stuur staan niet meer aan wal

Het unieke systeem biedt zeeschepen de mogelijkheid om onderweg zelf de meest ideale route te kiezen met als effect minder (energie) kosten en/of tijdswinst. Tot nu toe wordt weerroutering - het bepalen van de route van een schip aan de hand van weersverwachtingen - aan de wal gedaan.

aan wal

Voor Emko Bos betekende de door Marine gesponsorde ontwikkeling van SPOS een mooie start van zijn carrière bij Shell. Het was zijn eerste project toen hij in 1987 als stagiair op KSLA begon bij de sectie Instrumentation Systems van de afdeling

Mathematics & Systems Engineering, nu Measurement and Computational Applications (MCA). Na de afronding van zijn studie elektrotechniek aan de Technische Universiteit Eindhoven kreeg hij een vast dienstverband aangeboden.

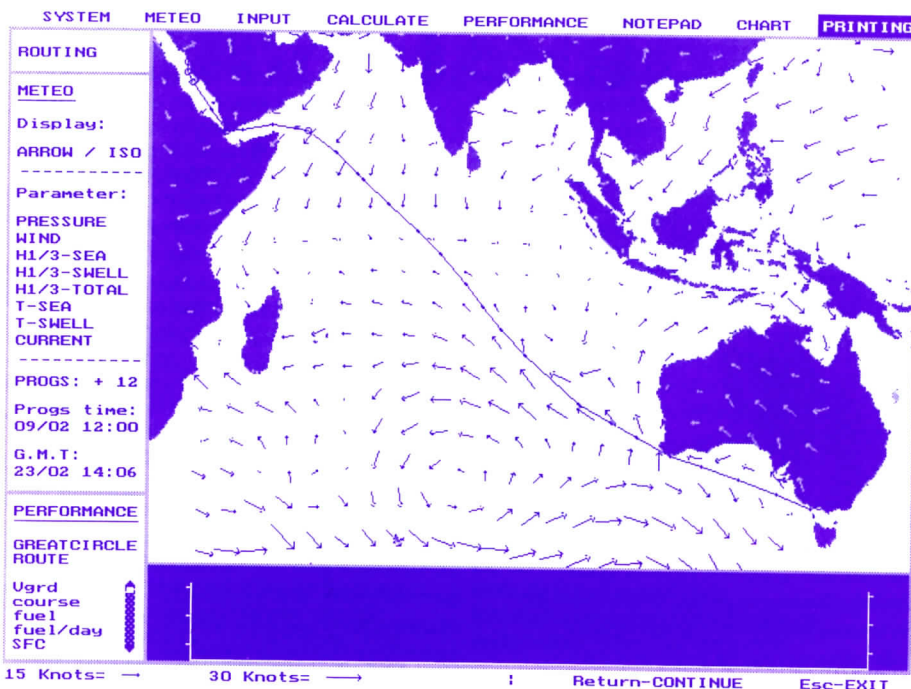
In 1991 werd besloten om van SPOS een produkt te maken en over te dragen voor commercialisering. Meteo Consult bleek een zeer geschikte partner. Niet alleen is 'het weer' hun sterkste kant, het bureau bleek bovendien met een soortgelijk onderzoek bezig te zijn.

witte vlekken

Bos: 'Allebei hadden we 'witte vlekken' in ons onderzoek, die elkaar precies aanvulden. Wij zijn natuurlijk sterk aan de meetkant en zij aan de weerkant. We beschikten bijvoorbeeld over bepaalde gegevens waar zij niet achter konden komen en omgekeerd.'

Golfvelden

Wat de onderzoekers wilden was een mogelijkheid creëren om aan boord van zeeschepen te kunnen routeren in plaats van aan de wal. De computer zou daarbij een uitstekend hulpmiddel zijn. 'De computer kan de route uitrekenen, bijvoorbeeld de snelste route, een zo zuinig mogelijke of volgens een schema waarbij je op een bepaalde tijd op de plaats van bestemming aankomt. Essentieel daarvoor is informatie over het weer. Die wordt via een satelliet naar het schip gestuurd.'



Eén van de vele weerkaarten die aan boord zijn op te roepen. De pijltjes op deze kaart van 9 februari 12.00 uur geven de windrichting en -sterkten aan op de Indische Oceaan. Midden onder is te zien dat er sprake is van een hoge drukgebied. Ook is de route aangegeven vanaf Saoedi Arabië (links boven) naar Australië (rechts onder).

Voorspellingen over het weer op zee zijn heel anders dan de dagelijkse weerberichten die wij op het nieuws horen. Op zee gaat het om informatie over de windvelden of wel de sterkten van de wind op de gehele aarde. Die gegevens dienen als basis voor informatie over golfvelden, waarbij aangegeven wordt uit welke richting de golven komen en hoe hoog ze zijn. Tenslotte is de informatie over stromingen belangrijk. De voorspellingen over stromingen zijn gebaseerd op jarenlange waarnemingen door schepen.'

SPOS bestaat uit diverse modules, die gegevens bevatten over onder meer het schip zelf, klimatologische gegevens, reisschema, brandstofverbruik, vermogen, snelheid, positie, enzovoort. Uit al die gegevens wordt ieder uur een samenvatting gemaakt en opgeslagen. Bos: 'Het hart van SPOS is de routeermodule. Die rekent op basis van alle gegevens de route uit die een schip het beste kan volgen. SPOS is het eerste routeerprogramma dat driedimensionaal is, gericht op de afgeplatte bol die de wereld in feite is. Lengte- en breedtegraden vormen twee dimensies en de positie in tijd is de derde dimensie.'

Klap

Routen is een continu proces. Op weg van A naar B kan een schip allerlei mogelijkheden kiezen, afhankelijk van het weer. 'SPOS rekent in principe alles uit, ook de beweging van een schip als gevolg van het weer. Bij slecht weer op open zee kan een schip behoorlijk beschadigd raken door de klap waarmee het op de golven staat. Op een supertanker merk je echter niet dat er een deuk in de boeg valt, hoewel de bemanning vaak uit ervaring wel weet wat er kan gebeuren.'



Emko Bos, rechts in overall, heeft Neptunus ontmoet die met zijn 'bruid' (rechts naast hem) aan boord kwam toen de evenaar werd gepasseerd. Uiterst rechts kapitein Wim Mostert van de 'Stellata'.

Orkanen

SPOS is specifiek bedoeld voor varen op open zee en niet voor navigeren langs de kust. Zijn met SPOS ook niet de gevreesde ongelukken met (olie)tankers te voorkomen? Bos: 'Ik durf te beweren dat hoe meer informatie je hebt, hoe beter je risico's kunt inschatten. Met SPOS kunnen zeeschepen over een hoeveelheid actuele informatie beschikken die groter is dan ooit. Het systeem kan bijvoorbeeld ook orkanen en wervelstormen zichtbaar maken, zelfs vóór die tot ontwikkeling komen. Maar het is uiteindelijk de kapitein die beslist wat hij doet met die informatie. SPOS is wat dat betreft slechts een stuk gereedschap.'

Neptunus

Uiteraard heeft Emko Bos de ontwikkeling van SPOS niet uitsluitend vanachter zijn bureau gedaan. Twee keer voer hij mee op de Shell-tanker 'Stellata'. In 1989 om het systeem te testen en vorig jaar maakte hij met Mark Esdaile van Marine in Londen en Peter Stoter (Meteo Consult) een tocht die aanvankelijk drie weken zou duren, maar uitliep tot zes weken. Daarvan dobberde hij, voor zijn gevoel 'moederziel alleen', twee weken op de Indische Oceaan alvorens in het Australische Melbourne aan te komen. Tijdens die reis werd het systeem geïnstalleerd en getest en werd de bemanning wegwijs gemaakt. En ontmoetten hij en zeven andere opvarenden de god van de zee Neptunus, omdat ze voor het eerst in hun leven de evenaar passeerden.

Bron: Labspiegel

ZES JAAR ONGEVALSVRIJ

Zondag 10 januari 1993 was een gedenkwaardige dag voor de bemanning van de 'Sponsalis'. Op deze dag werd namelijk het zesde ongeval vrije vaarjaar van het schip gevierd. Sinds het in de vaart komen van de 'Sponsalis' had zij zonder ongevallen gevaren. Dit heugelijke feit werd gevierd in het bijzijn van de Marine Coördinator, de heer Ian McGrath en zijn echtgenote. Nadat de plechtigheid reeds enkele malen wegens het slechte weer was uitgesteld, arriveerde hij zondagochtend tezamen met zijn echtgenote in bar slecht weer in Pembroke (Wales). Hij was die ochtend al om zes uur vertrokken en na een barre tocht van vijf uur arriveerde hij toch nog monter aan boord. Aangezien hij pas een uur later werd verwacht, zorgde zijn vroege aankomst nog voor enige



opschudding bij het ontvangstcomité. Gezagvoerder Beekman en zijn vrouw heetten het echtpaar McGrath van harte welkom aan boord. Nadat er nog enkele andere gasten waren gearriveerd, waaronder een vertegenwoordiger van Texaco waar zojuist een lading was afgeleverd, bood de heer McGrath

onder het genot van een hapje en een drankje, gezagvoerder Beekman het veiligheidscertificaat aan. Tijdens zijn toespraak roemde de heer McGrath alle bemanningen die in de loop der jaren hadden bijgedragen aan het bereiken van deze veiligheidsmijlpaal van de 'Sponsalis'. Hij benadrukte nogmaals het feit dat veiligheid een zaak is die ons allen zeer na aan het hart ligt. Een trotse kapitein Beekman nam de felicitaties van de heer McGrath in ontvangst en verzorgde vervolgens een rondleiding over het schip voor geïnteresseerde genodigden. De bijeenkomst werd afgesloten met een lunch voor de voltallige Nederlandse en Indonesische bemanning en de gasten. Tot slot kan nog worden vermeld dat de lokale pers zelfs een artikel wijdde aan de goede reputatie van de 'Sponsalis'.

O VERSLAG

Bestuurder Joop Elias begon de vergadering met het volgende:

- **Veiligheid:** In 1992 was het totaal aantal TRC's 11 (8 LTI's, 2 RWC's en 1 MTC). De target was 5 TRC's. Een scherpe stijging, met name onder de Indonesische en Nederlandse gezellen. Er is een aanvang gemaakt met het opleiden van een Indonesische veiligheidsofficier (IVO). In 1992 zijn vier safety awards uitgereikt: de 'Entalina', 'Erodona' en 'Zaria' voor twee jaar TRC-vrij varen, de 'Sponsalis' voor zes jaar. Vooral dit laatste was belangrijk genoeg om de Marine Coördinator I. Mcgrath te vragen de uitreiking te verrichten.
- **Vlootperformance:** Met een bestand van achttien schepen werden in 1992 totaal 834 havens aangedaan met 443 verschillende ladingen (ongeveer gelijk aan 1991). Het aantal bijzondere voorvallen verminderde van vijftien naar dertien. Hoewel het aantal ladingincidenten vrijwel gelijk bleef, verminderde de ernst van de incidenten belangrijk.
- **Milieu:** Er werden drie oilspills gerapporteerd in 1992, echter de hoeveelheid verloren olie bleef gelukkig beperkt tot enkele liters. Het aantal rapportages met betrekking tot ontbrekende of gebrekkige haven-ontvangstfaciliteiten steeg naar 66. Deze informatie is doorgespeeld via de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN) naar IMO in Londen.
- **Het aan de grond komen van de 'Zaria' te Inchon:** Met een aantal slides werd een uiteenzetting gegeven van de gebeurtenissen. Mede naar aanleiding van het vorige incident met de 'Zaria', wordt nu onderzocht of we vaste passeerafstanden moeten overwegen.
- **Financiële resultaten:** In het vierde kwartaal werd wederom een gunstig resultaat bereikt betreffende de posten die vallen onder het beheer van het SMT aan boord van de schepen. Het operationele resultaat over 1992 was een bescheiden winst van f 0,5 miljoen. Het netto bedrijfsresultaat over 1992 bedroeg f 21 miljoen (winst), voornamelijk door de verkoop van de 'Caurica' (f 10 miljoen) en de ontvangst

van de IPZ (f 10 miljoen). Voor 1993 is er gebudgetteerd met een operationeel verlies van f 26 miljoen en een netto verlies van f 9 miljoen. Dit komt voornamelijk door een grote vermindering van de timecharter inkomsten. De gebudgetteerde dollarkoers is f 1,79.

STBV-organisatie/ herstructurering

De heer Elias deelde mede dat er sedert de presentaties in november en december niet veel is veranderd. Er is nog steeds sprake van twee opties. In een nieuwe organisatie praten we over alle schepen en niet over olietankers alleen. Er wordt geen onderscheid meer gemaakt. Dit betekent dat we in 1996/1997 praten over circa 60 schepen (31 olietankers en 29 andere schepen, zoals LPG-, LNG-, kolenschepen en Noordzee-schepen). Met betrekking tot de twee opties heeft men besloten een onafhankelijk financieel deskundige aan te trekken. De heer Wagenaar (werkzaam bij de Europese organisatie van Shell in Den Haag) heeft beide opties bekeken en een rapport opgemaakt. Op dit moment zijn er nog geen conclusies te trekken. Elias verzoekt de raad, de verstrekte informatie te bekijken, waarna er in CDA-verband over kan worden gesproken. Met de verstrekte informatie dient wel verantwoordelijk te worden omgegaan. STBV loopt ver vooruit binnen de Sector voor wat betreft informatievoorziening naar het personeel.

Verder meldt Elias dat hij optimistisch is ten aanzien van de toewijzing van de nieuwe 'H'-schepen, welke naar verwachting in maart zal geschieden. Het eerste schip, de 'Hallia', wordt gedoopt door mevrouw Herkströter en zal worden opgeleverd in juli 1993, het tweede schip in september en het derde schip in november. De 'Erinna' en 'Etrema' zullen het vierde kwartaal 1993 uit ons vlootbestand verdwijnen.

HSEQ

Op de vraag of er al gereageerd was op de door de Raad ingediende initiatiefvoorstellen betreffende de veiligheidscijfers, het volgende:

- Er wordt binnen STBV gekeken of OOG (Observatie Onveilig Gedrag) moet worden aangepast, zodat het gedaan wordt zoals oorspronkelijk bedoeld (bij Dupont).

Op 21 januari 1993 werd een tussentijdse vergadering belegd. Het quorum was niet, zoals verwacht, aanwezig dus werd het een werkvergadering.

Aanwezig waren:

Groep A

Floor Kuyt

Nico van der Palen

Groep C

Estella Juursema

Hans ten Katen

Jan van Overbeek

Overleg werd gevoerd met:

Joop Elias, DF

Tino de Vries, DFP

Jeanne Dumoulin verzorgde de notulering.

Op de agenda stonden onder meer de vaste punten HSEQ en STBV-organisatie/herstructurering en de bespreking van het OR-werkplan en het beleid van STBV voor 1993.



- Om het voorstel van optimale verdeling over de schepen van de ervaring binnen STBV te bestuderen, wordt een MO en/of stagiaire aangetrokken.

Verder wordt nog medegedeeld dat er full time een veiligheidsofficier over de schepen circuleert die op dit moment bezig is met de opleiding van een Indonesische veiligheidsofficier. Ook hygiëne aan boord heeft de aandacht en er wordt overwogen een vervolg te geven aan eerdere cursussen voor Indonesische Heads' Catering.

STBV-beleid 1993

Het beleidsplan is naar de schepen gestuurd; het DFM-beleidsplan is er een onderdeel van. Het belangrijkste wat er in staat zijn operationele doelstellingen, maar ook doelstellingen op HSEQ-gebied. Tijds- en werkdruk mogen nooit van invloed zijn op veiligheid. We moeten accepteren dat er vertragingen optreden wanneer men dat nodig acht om veilig te kunnen varen en werken. Dit heeft de volledige steun van de Marine Sector.

Het wordt een moeilijk jaar voor STBV. Een van de problemen is het afsluiten van de timecharter contracten. Dit gebeurt in het vierde kwartaal en we moeten er een jaar mee leven. Als gedurende dit jaar de tarieven aantrekken, heeft STBV daar geen voordeel van. Contracten voor zes maanden worden niet geaccepteerd.

Op de vraag of de recente rampen met olietankers in het voordeel kunnen werken van STBV, antwoordde de bestuurder, dat samen met SIM de nota 'Prevention of oil spills from tankers' is opgesteld. Deze nota werd, voor een Europese bijeenkomst te Brussel betreffende dit onderwerp, aan verschillende ministers overhandigd. Er is



onder andere aangedrongen op het uitvoeren van inspecties, zoals dat in internationale overeenkomsten al is vastgelegd. Intensivering hiervan kan in ons voordeel zijn; een groot aantal schepen van substandard reders kunnen daardoor in de problemen komen.

Ook was er de vraag of met het afschaffen van de dienstplicht in de toekomst rekening was gehouden. Enerzijds komen er extra mensen op de arbeidsmarkt, anderzijds valt de mogelijkheid weg, om de dienstplicht te ontlopen door te gaan varen. De Vries antwoordde hierover nog niets te hebben gehoord. Op onder andere de open dagen op de zeevaartscholen heeft hij niet de indruk gekregen, dat men gaat varen om de dienstplicht te ontlopen. Hij zal hiernaar informeren.

Personeel

Tino de Vries presenteerde de personeelsaantallen. Hieruit bleek dat we

op de goede weg zijn. De komende maand zullen veel schoolbezoeken gaan plaatsvinden. Maar omdat we niet weten of we via de scholen voldoende mensen kunnen krijgen, zal ook weer worden geadverteerd. Gedacht wordt aan één of twee advertenties in "Wacht te Kooi".

In februari wordt een tweede Senior Management Discussion Group gehouden en op 3 maart een discussiedag voor jongere officieren.

Voor de Indonesische medewerkers zijn de arbeidsvoorwaarden weer wat beter geworden door de invoering van een retirement gratuity. Dit betekent dat voor een Indonesiër op 55-jarige leeftijd zijn dienstverband ophoudt en hij een bedrag per gevaren jaar kan meekrijgen. Op maatschappij-verzoek kan hij echter nog één of meerdere contracten maken.

OR-allerlei

- De ondernemingsraad ontving een brief van verontruste officieren op de 'Cardissa'. Dit naar aanleiding van een artikel in het Algemeen Dagblad van 9 december 1992. Hierin stond een reactie op de rede van de heer Korteland, de nieuwe voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR). Het handelde over het uitvlaggen van Nederlandse schepen, om zodoende met niet-EEG officieren te kunnen varen. De 'Cardissa' kon worden gerustgesteld door mededeling van het standpunt van STBV in deze: wij blijven varen met Nederlandse officieren, onafhankelijk van de vlag waaronder onze schepen varen.
- Van de FWZ ontving de ondernemingsraad eveneens een brief. Er waren klachten over het openen van de privé-post voor zeevarenden door de postkamer. Desgevraagd antwoordde de postkamer, dat zo iets incidenteel (drie à vier maal per jaar) voorkomt, mede door onduidelijke adressering. Daar er op kantoor geen verdere klachten zijn ontvangen, is geen actie ondernomen. De FWZ is aldus geïnformeerd.
- Dit jaar zijn er verkiezingen voor een nieuwe OR. Het begin is al gemaakt door de verzending van de lijst van kiesgerechtigde en verkiesbare personen. Ook is de kandidaatstelling al begonnen. De eerste namen zijn al binnen. Voelt U iets voor het lidmaatschap van de OR, stel U dan kandidaat. 'Vrije' werknemers, die geen kandidaat willen zijn, wordt in ieder geval verzocht de ondersteuningsverklaring voor 'vrije' kandidaten in te vullen en op te sturen naar de verkiezingscommissie.
- Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.



Training- en Opleidingenquête

In de vorige editie van Schip & Ka kondigde ik aan dat we ditmaal nader in zouden gaan op de uitkomsten van de Training- en Opleidingenquête die gehouden was door J. Kuik.

Uit figuur 1 blijkt duidelijk dat ruim tweederde van alle ondervraagden een positief oordeel heeft over het Training- & Opleidingbeleid (T&O-beleid) van STBV. Toch heeft nog altijd een derde twijfel of een negatief oordeel. Opvallend is dat 70 procent het T&O-beleid ziet als een positieve ondersteuning voor de carrière (figuur 2).

Over 'Open Leren' zijn de meningen duidelijk verdeeld: evenveel respondenten reageren positief als negatief op deze mogelijkheid op eigen initiatief en in eigen tempo te studeren. Verrassend hoog is de uitkomst dat bijna 50 procent van de respondenten in het verleden een cursus heeft gevolgd op eigen initiatief, of daar thans mee bezig is.

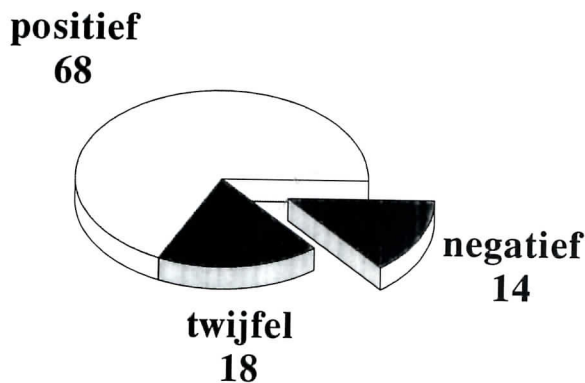
Alhoewel een meerderheid tegen het studeren in eigen tijd blijkt te zijn, indien het om maatschappij training gaat, blijkt bijna 40 procent onder bepaalde voorwaarden hiertoe wèl bereid. Een cursus bankwerken, fitten, lassen voor (jongere) officieren zal zeker in een behoefte voorzien.

De bekendheid met het T&O-beleid is teleurstellend laag. Bijna driekwart van alle ondervraagden heeft behoefte aan meer informatie (figuur 3). Het blijkt dat het Training- en Opleidingbeleid weinig of geen invloed heeft op de aantrekkingskracht van STBV. Voor slechts zeven procent was dit een belangrijke reden om bij onze Maatschappij te gaan varen.

Voorts is er een praktisch voorstel gedaan om op eenvoudige wijze cursussen te evalueren en trends te signaleren. We zullen hier uiteraard follow-up aan geven. John Kuik is inmiddels afgestudeerd – nog proficiat! – en heeft hiermee zijn tweede HBO-diploma op zak.

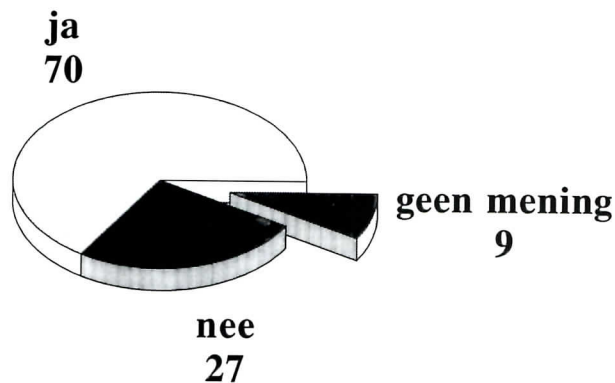
Tino de Vries
Personnel Manager

Oordeel T&O-beleid



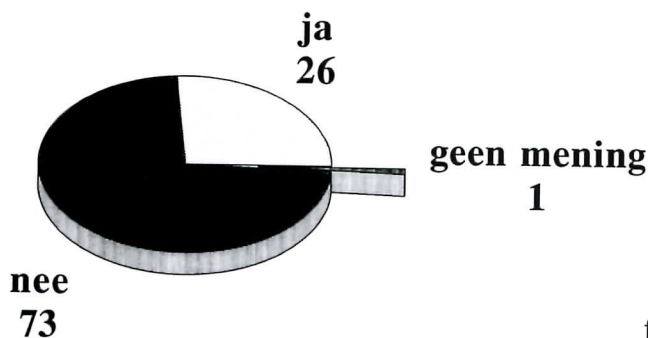
figuur 1

Ondersteuning carrière



figuur 2

Voldoende informatie



figuur 3

WIE? WIL ER MEE

Zoals bekend, reserveert onze maatschappij elk jaar twee kooien op het zeilend zeeschip de 'Eendracht'. De enthousiaste verhalen die deelnemers daarna te vertellen hebben (en die ook meestal worden gepubliceerd in dit blad) bewijzen, dat zo'n reis over zee met een groot zeilschip bijzonder in de smaak valt.

Deze zomer zal de 'Eendracht' een aantal 'jongerenreizen' maken. Eén ervan, reis no. 272, gaat van Frederikshavn (Denemarken) naar Esbjerg (Denemarken). Een reis van zo'n dertien dagen. Embarkatie op 28 juli en debarkatie op 9 augustus 1993. Na Frederikshavn is het reisdoel Larvik, waar het hele deelnemersveld van de derde (en tevens laatste) Tall Ship-race ligt afgemeerd. Ideale omstandigheden voor een gezellige party dus. Wil je nog een laatste poging ondernemen om als eerste te eindigen? Vaar dan mee! De finish is in Esbjerg, waar uiteindelijke winnaar bekend zal worden. De terugreis naar Nederland gaat over land per bus. Met opzet is voor deze reis gekozen, opdat eventueel nog schoolgaande jongeren (leeftijd 16 t/m 25 jaar) ook kunnen meedoen.

Kosten

Zoals gebruikelijk, zullen de vervoerskosten en de deelnemingskosten voor rekening van onze maatschappij zijn, dat wil zeggen kooigeld en de reiskosten naar en van Denemarken, alsmede de af te sluiten verzekering. Wel voor eigen rekening zijn de kosten van een paspoort. Zeilervaring is niet nodig! Wel goede wil om samen met andere jongens en meisjes, onder deskundige leiding, dertien dagen lang het schip gaande te houden. Geen luxe reis, wel een waarvoor gemeenschapszin nodig is.

Lot beslist

We mogen aannemen, dat dit aanbod veel weerklank zal vinden onder de kinderen van 16 t/m 25 jaar van onze (ex)-employés. Daarom, wanneer zich meer dan twee gegadigden aanmelden (men moet natuurlijk wel vakantiedagen vrijhouden), beslist het lot.

Inzendtermijn

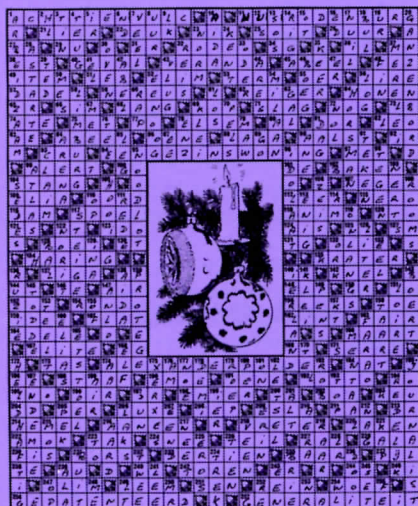
In verband met de tijdig door ons aan de Stichting 'het Zeilend Zeeschip' door te geven namen van de deelnemers, alsmede het in orde maken van de benodigde papieren, dienen wij uiterlijk 11 mei a.s. de aanmeldingen binnen te hebben. In het juni-nummer volgt dan de bekendmaking van namen van degenen die de reis van hun leven kunnen maken (zij krijgen ook zo snel mogelijk rechtstreeks bericht). De jongeren die zich wel hebben aangemeld doch - helaas - zijn uitgeloot, weten dan nog tijdig dat zij hun vakantiedagen op andere wijze kunnen besteden.

Denkt U er wel aan: als men zich aanmeldt, dan ook de periode 28 juli tot en met 9

augustus 1993 vrijhouden. Zou men de kooi toegewezen krijgen en wegens gebrek aan vrije tijd niet kunnen deelnemen, dan is een ander die wel had gekund gedupeerd! Laat Uw zoon of dochter zijn/haar aanmelding in gesloten envelop zenden naar:

Redactiecommissie Schip & Ka
Shell Tankers BV
Postbus 8989
3009 TK Rotterdam

Duidelijk vermelden: naam met voorletters, man/vrouw, geboortedatum, adres, telefoonnummer alsmede de volledige naam van vader of moeder. Indien deze is gepensioneerd of overleden, vermelden wanneer dienst verlaten. Schrijf in de linkerbovenhoek van de envelop: 'Eendracht'.



oplossing kerstpuzzel

Dit was pittig denkwerk voor het eind van het jaar.

Aldus luidde de oplossing van de kerstpuzzel, zoals deze stond in het afgelopen december-nummer van dit blad. Op de dag van de trekking waren er maar liefst 118 oplossingen binnengekomen. Geen slecht resultaat, maar het pittige denkwerk viel dit jaar wel mee, volgens sommige inzenders. Ook stonden er een aantal fouten in vermeld, maar dat deed gelukkig niets af aan de oplossing. We zullen hier de volgende keer terdege rekening mee houden.

De trekking onder toezien oog van Nico van der Palen leverde de volgende prijswinnaars op:

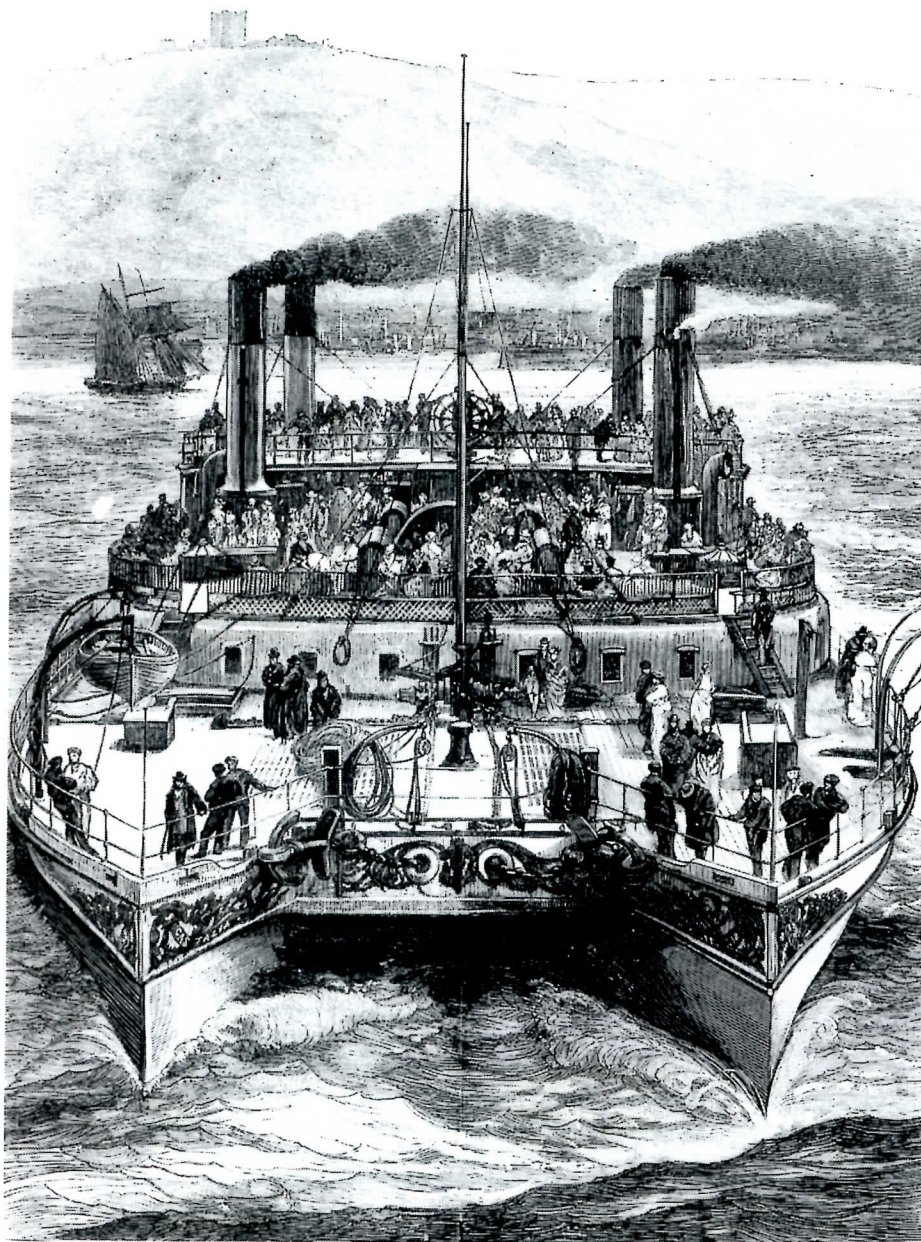
Eerste prijs honderd gulden,
de heer G. van Driel

Tweede prijs vijftig gulden,
de heer J. Kistemaker

Derde prijs vijftwintig gulden,
de heer A. van der Windt

Onze hartelijke felicitaties!

CATAMARANS



De afbeelding toont de 'Castalia' gebouwd in 1874 naar een ontwerp van kapitein Dicey bij de werf Thames Iron Works of Blackwell. De 'Castalia' was het eerste experimentele schip dat de maatschappij London Chattam & Dover Railway Co. inzette op de oversteek van Dover naar Calais. Het schip bestond uit twee rompen en werd voortgestuwd door een op stoomkracht aangedreven scheprad.

Lemaire en Abel Tasman, al melding van dubbelromp-schepen in Polynesië. Niet alleen de constructie van dit schip met twee rompen, maar ook de opmerkelijke zeileigenschappen zoals grote stabiliteit, hoge snelheid en acceleratievermogen werden opgemerkt door de West-Europeanen.

In het eerste gedeelte van de tentoonstelling 'Catamarans' ziet de bezoeker de 'ontdekking' van dit scheepstype uitgebreid geïllustreerd door middel van onder andere scheepsjournalen, reisverslagen, afbeeldingen, kaarten en modellen van niet-westerse schepen zoals een tongiaki-catamaran afkomstig van de Tonga-eilanden. Opmerkelijk is een groot schilderij door William Hodges (circa 1773), die op James Cooks tweede reis (1772-1775) meevoer om diens bevindingen vast te leggen, zoals dat nu door fotografen gebeurt. Het geeft een prachtig sferbeeld van de Matavibaai op Tahiti waarin zowel westerse koopvaardij-schepen als Oceanische scheepstypen met dubbele rompen liggen afgemeerd.

Experimenten

Dat het principe van het dubbelromp-schip niet onopgemerkt bleef blijkt in het tweede gedeelte van de tentoonstelling 'Experimenten in de 17e, 18e en 19e eeuw'. Al in de tweede helft van de 17e eeuw bleek dit scheepstype de bijzondere aandacht te krijgen van de Engelse geleerde Sir William Petty. Een fraai scheepsmodel en manuscripten van zijn hand tonen aan hoe hij - als ongetwijfeld eerste West-Europeaan - experimenteerde met dit bijzondere scheepstype.

Opmerkelijk in dit tentoonstellingsdeel is een model van de 'Sarah of Lewes', die is uitgerust met een aan een schroef gekoppeld vernuftig mechaniek voortbewogen door menselijke kracht. Een soort voorloper van de waterfiets! Ook in de 18e en vroege 19e eeuw werden ontwerpen van catamarans gemaakt, vaak voorzien van een mechanische voortstuwing onder andere door middel van een stoommachine en een schoepenrad.

Constructie

Dat het vaar- en zeilgedrag van een catamaran verschilt van dat van een enkelromp-schip komt tot uiting in de

Snelheid, stabiliteit en acceleratie staan centraal in de nieuwe zomertentoonstelling 'Catamarans' in het Maritiem Museum Rotterdam; te bezichtigen vanaf vrijdag 9 april tot en met zondag 12 september 1993. Een tentoonstelling waarin zowel voor historisch geïnteresseerden als liefhebbers van scheepsmodellen en watersporters veel interessants te zien is.

Catamarans, of dubbelromp-schepen, zijn schepen met twee evenwijdige, gelijkwaardige, dwarsverbonden rompen die zich grotendeels op in plaats van in het water bevinden. Een scheepstype van niet-westerse oorsprong dat sterk afwijkt van de gebruikelijke scheepsvorm van een enkelromp-schip met een kiel of een zijzwaard. Een verschil in scheepsromp dat duidelijk wordt in de tentoonstelling. Het is voor het eerst dat een Nederlands museum een tentoonstelling over dit onderwerp organiseert waarbij de bezoeker kan genieten van vele bijzondere bruiklenen uit onder andere musea in Engeland en Frankrijk.

Ontdekking

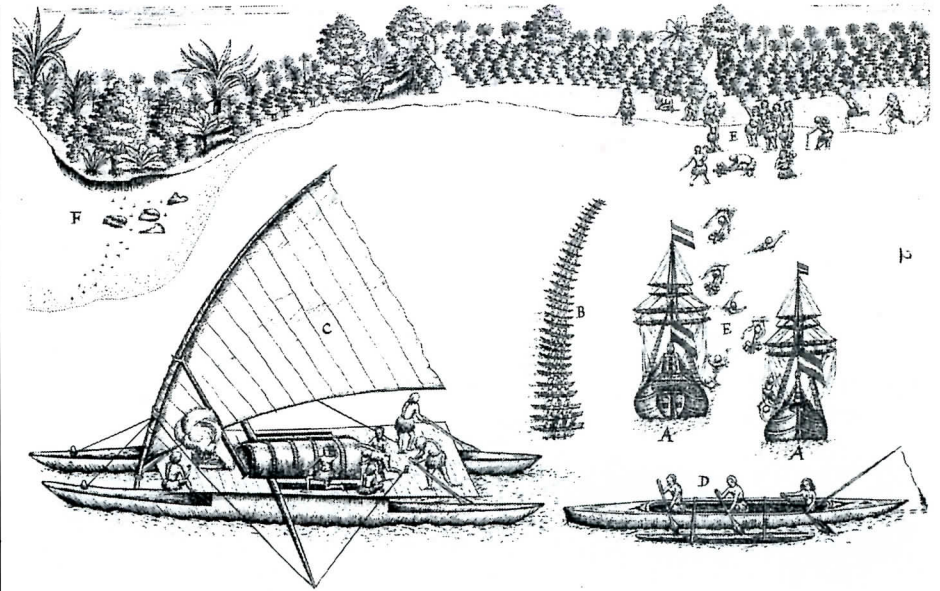
In de vroege 17e eeuw maakten Nederlandse zeelieden als Schouten &

eigenschappen stabiliteit, snelheid en acceleratie. De bezoeker kan door middel van een speciale display en met een sailsimulatie-computerspel zelf deze bijzondere eigenschappen ervaren. In het gedeelte 'Constructie' wordt nader ingegaan op veelgebruikte zelfbouwmethodes van catamarans: vaak een methode op basis van platen hout soms gecombineerd met moderne synthetische materialen als glasvezelmatten en koolstofstrings. Ook aan de fabriekmatige bouw van polyester rompen gaat de tentoonstelling niet voorbij. Materialen die borg staan voor een sterke en lichte constructie die de snelheid van het ship garanderen.

Toepassingen

Na de Tweede Wereldoorlog werd het catamaran-principe meer en meer in West-Europa toegepast, zowel in de koopvaardij als in watersport. Het model van het luxe Finse cruiseschip 'Radisson Diamond' laat zien hoe heden ten dage passagiers worden vervoerd. Maar ook dichterbij huis worden bewoners en toeristen naar de Waddeneilanden vervoerd met de Nederlandse veerboot 'Koegel Wieck 2'.

Wat zeker niet ontbreekt in dit laatste gedeelte 'Toepassingen' is het gebruik van catamarans in de watersport. De bezoeker ziet ook kleinere schepen zoals Hobie Cat 16, Shearwater 3 en Swift samen met bestaande en nog te ontwikkelen ontwerpen van schepen die een goed overzicht geven van de veelheid van scheepstypen in de moderne watersport. Foto's, dia's, tekeningen en modellen illustreren dit gedeelte. Tot de verbeelding spreken ook modellen van



Illustratie uit het *Journal van Abel Jansz. Tasman van een vroege catamaran*. Het bijschrift luidt: 'C is een Zeijl Vaertuijgh van 2 praeuwen neuens den ander met een Solder ouerdeckt'.

grote oceaanracers met een lengte van ruim zestien meter die makkelijk een wereldsnelheidsrecord kunnen breken!

Centraal in het onderdeel oceaanracers staat natuurlijk de catamaran 'Zeeman' waarmee solozeiler Henk de Velde het record rond de wereld binnen 100 dagen gaat breken. Een op ware grootte nabgebouwd rompgedeelte van de 'Zeeman', met daarin de stuurkuip, de

verblijfs- en navigatieruimte, geeft een beeld van het leven in een beperkte ruimte aan boord van een catamaran.

Bij de tentoonstelling 'Catamarans' verschijnt een gelijknamig boek, uitgegeven door Uitgeverij Van Soeren en Co., Amsterdam. De catalogus bestaat uit ruim 80 pagina's en omvat ruim 100 foto-illustraties. Het boek is voor f 32,50 verkrijgbaar in het museum en bij de boekhandel. Formaat A4; paperback; ISBN 90.6881.026.X.

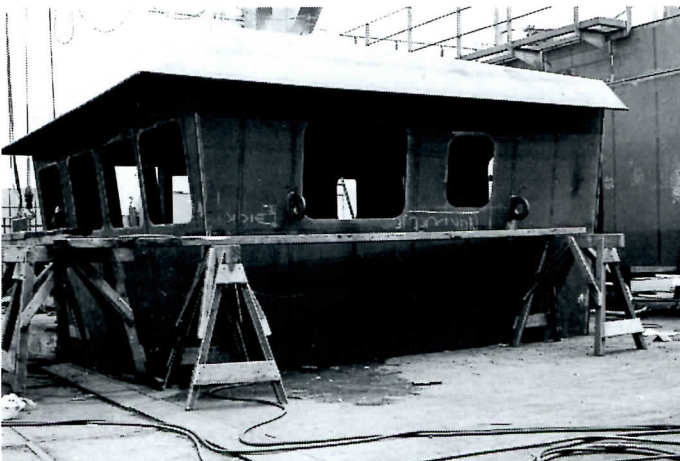
Openingstijden museum:

di. t/m za. 10.00-17.00 uur
zon- en feestdagen 11.00-17.00 uur

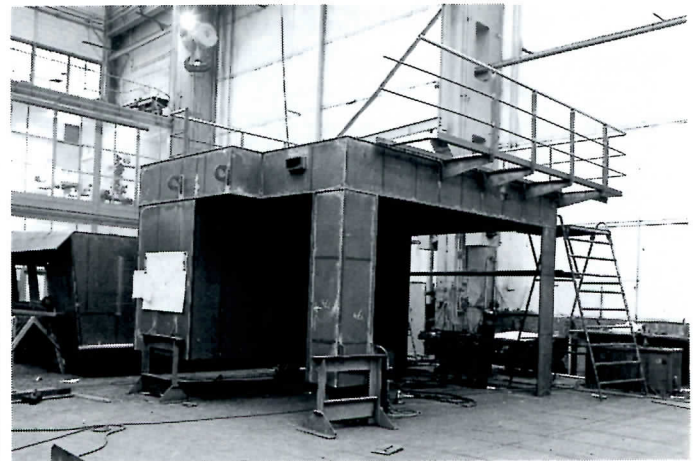
Op dit moment is de 'Cardissa'-conversie bij Wilton Fijenoord in volle gang. Het projectteam is sinds enige tijd verstrekt met gezagvoerder Ab Rommes voor het opzetten van de operationele procedures en Tom Scholte speciaal voor de begeleiding van de refit. Een aantal leden van het projectteam zijn naar Schiedam verhuisd om daar de conversie te begeleiden. Wilton Fijenoord (WF) heeft inmiddels een aantal secties geprefabriceerd. Bijgaande foto's

'Cardissa'

geven hiervan een indruk. Het betreft ondermeer het boeghuis en de fundatie ervoor. Daarnaast heeft WF een groot deel van het leidingwerk geprefabriceerd. De levering van materialen aan de werf is in volle gang. Naar verwachting zullen alle componenten tijdig aanwezig zijn. De conversie is gestart op 16 februari jl. Tijdens de conversie zullen we U zoveel mogelijk via Schip & Ka op de hoogte houden.



Het boeghuis voor de 'Cardissa'.



De fundatie voor het boeghuis.

KWALITEITS KLANKEN

Dit is de naam voor de nieuwe rubriek die we uit de vele originele inzendingen hebben gekozen. De bedoeling van deze rubriek is om kwaliteitswetenswaardigheden en tips op populaire manier onder een breder lezerspubliek te brengen. Suggesties van Uw kant vanuit de praktijk zijn van harte welkom.

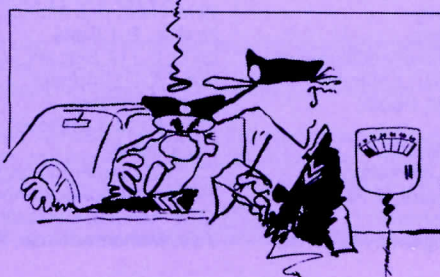
Hoe staat het ervoor met kwaliteit? En is het geen eendagsvlieg? Vragen die regelmatig worden gesteld. Het antwoord op de tweede vraag is een duidelijk nee. Kwaliteit zal een steeds grotere rol gaan spelen. Ter illustratie, in Nederland zijn ruim 10.000 bedrijven met meer dan vijftig werknemers. Daarvan zijn er omstreeks 1.200 gecertificeerd. Twintig procent is bezig met het behalen van het certificaat. Dus straks is bijna een derde van deze bedrijven in het bezit van het kwaliteitscertificaat.

- * In Marine hebben alle groepsvloeden het certificaat inmiddels in hun bezit. Binnen Shell International Marine is de afdeling MRT gecertificeerd, terwijl men nu ook hard bezig is met de rest van de SIM organisatie.
- * Van de organisaties die zich met certificering bezig houden is – in Nederland – Lloyd's de grootste. Zij nemen bijna de helft van de certificeringsmarkt voor hun rekening. Daarnaast zijn Kema en Veritas (Frans en Det Norske) belangrijke bureau's op dit gebied.
- * Wat levert het op is een – typisch Hollandse – vraag die regelmatig wordt gesteld. Welnu, wij hadden het F3 project voor de 'Cardissa' niet gekregen als wij niet gecertificeerd waren. Ook MRT in Londen heeft een aantal projecten in de wacht gesleept, die zonder het certificaat niet verkregen waren. Alhoewel certificering zich voorlopig nog niet in hogere chartertarieven vertaalt, blijken reders met substandaard tonnage meer dan in het verleden bij overschot aan capaciteit moeite te hebben hun laagwaardige tonnage aan de man te brengen. Bij Fujairah liggen regelmatig tankers van low quality operators te wachten op orders.

- * En als straks iedereen het certificaat heeft? Dan is inderdaad de voorsprong weg. Maar het winstpunt is wel dat we dan in ieder geval allemaal met de zelfde maat worden gemeten. Dat betekent eerlijker concurrentie en een betere reputatie voor de tankerindustrie in zijn totaliteit.
- * Van STBV zijn op dit moment elf schepen op het certificaat bijgeschreven; 'Sponsalis' en 'Naticina' komen eraan. De 'Cardissa', 'Sericata' en 'Erodona' zullen binnenkort een follow-up audit krijgen. De 'Zafra' krijgt op dit moment zijn eerste audit, evenals de 'Stellata'.
- * Van Lloyd's hoorden wij dat nogal wat bedrijven na het behalen van het certificaat tevreden achteroverleunen en denken 'ons kan niets meer gebeuren'. Ten onrechte. Bij de volgende audit lopen zij het risico het certificaat alsnog te verliezen. Het certificaat behalen is één ding, het certificaat behouden is veel moeilijker. Ik heb het volste vertrouwen dat wij, met Uw aller medewerking, het niet zover zullen laten komen.
- * Voor alle duidelijkheid, certificeren doen we niet voor Lloyd's of voor welk ander bureau dan ook, maar voor onszelf. Wij willen een kwaliteits-operator zijn, waarbij het externe bureau alleen op gezette tijden 'de temperatuur' komt opnemen.
- * Certificering is geen einddoel maar een tussenstation. Uiteindelijk gaat het om – wat men met een deftig woord noemt – Integrale Kwaliteitszorg ('Total Quality Management').

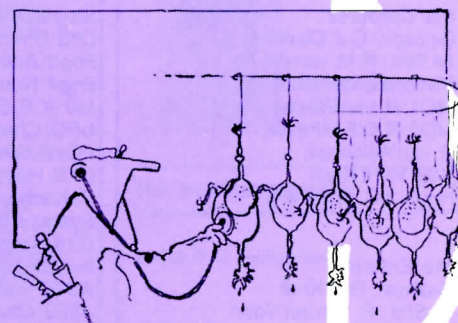
KWALITEITSZORG IS...

JE COLLEGA
OOK ALS
KLANT ZIEN



KWALITEITSZORG IS...

JE WERK
CONTROLLEREN



- * Denk na bij alles wat U doet en doe alles in één keer goed. Dat voorkomt verspilling.
- * We zijn van plan om de Non-Conformances die van belang zijn naar alle schepen te sturen ter lering (en niet ter vermaak).
- * Het is de bedoeling dat handboeken voor iedereen toegankelijk zijn. Het kantoor van de gezagvoerder is hiervoor dus niet de meest aangewezen plaats.
- * Bestudeer van de handboeken vooral het Ships Management Manual. Daarin staan onder andere:
 - STBV-missie en jaarplan
 - HSEQ-beleid en 1993 jaarplannen
 - Taakomschrijvingen
- * Maak zo min mogelijk fotokopieën. Indien uit één van de blauwe (controlled) boeken toch een kopie moet worden gemaakt, zet dan op de kopie in blokletters of met een stempel 'UNCONTROLLED'.
- * Kwaliteit is ieders verantwoordelijkheid. Vandaar dat een vertaling van dit artikel in het Bahasa naar de schepen wordt verstuurd.
- * Volgende keer meer over certificering. Wat houden de normen in.

Behouden vaart,

Tino de Vries
Quality Manager

Wnd. - Waarnemend
Gezagv. - Gezagvoerder
1e Stm. - 1e Stuurman
2e Stm. - 2e Stuurman
Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
MO1 - Maritiem officier 1
MO2 - Maritiem officier 2
MO3 - Maritiem officier 3
MO4 - Maritiem officier 4
Roff - Radio officier
Wass - Wachassistent
ST - Scheepstechnicus
SST - Senior Scheepstechnicus
ASV - Algemeen scheepsvakman
Hovo - Hoofd voeding
ASPI - Aspirant scheepstechnicus

Stag.HO - Stagiaire HBO
Stag.MO - Stagiaire MBO
Ind. - Indonesian
IJD - Ind. junior deckofficer
IDE - Ind. junior engineer
IRO - Ind. radio officer
Off2 - Ind. 2e stuurman
Off3 - Ind. 3e stuurman
Eng3 - Ind. 3e werktuigkundige
Eng4 - Ind. 4e werktuigkundige
CPO - Chief petty officer
PO - Petty officer
G1S - Grade I seaman
G2S - Grade II seaman
ASTD - Assistant steward
CICA - Chief catering
2NDC - 2nd Cook
JSCJ - Junior steward

situatie aan boord 15.03.1993

ms 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: J.L. de Bondt
MO1: H. van Weenen
MO3: R.C.F. Straver,
 R. van Aalderen
SST: W.H. Klein
Hovo: J.G. Volleberg

ms 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
1e Stm.: R. van der Voort
Wnd. Hwtk.: H. Waitz
2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
StagMO: M. Ligtenberg,
 J.W. Rازenberg
StagHO: T.H. Deelstra
Off2: Susmanto
Off3: Y. Pratondo
Eng3: R.G. Masinambow
Eng4: C.A. Nugroho
PO: Mahmud, Yusuf Arkani
G1S: Baku, Sumian, Ubus Moh. Ili,
 O. Achmad
G2S: Umar, Taufic Muchtar,
 Satiman, M. Bin Nasik
ASTD: Abdul Rodjak
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Irsal
2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: M. Buth
1e Stm.: J.S. de Vos
Hwtk.: C. Hemmer
2e Wtk.: A. van Beek jr.
StagHO: L. Teune, E.R. Tigelaar
StagMO: E.W. de Jong
Off2: Arsamada Marwi
Off3: J.L. Takaria
Eng3: J. Edward
Eng4: A.S. Lasimoen
IJD: Y.N. Istianto
IRO: R. Nendissa
CPO: Erens Robat Wowor
PO: Johnny Uruilal, Abdul Rasjid
G1S: O. Sukkur, Jaja Ahmur, Didik
 Adiyanto, Makrop
G2S: E. Sukirman, Moch. Ismail,
 A. Jajaludin Kohar
ASTD: Agung Sudrajat
JSCJ: Rusli
CICA: Dominques Mustamu
2NDC: Musali

ms 'Erodona'

Gezagv.: T.H. Tromp
1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
2e Stm.: W.E. Krause
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: B.K. Frans
StagHO: J.J. Meerkerk,
 W.J. Terpstra

StagMO: W.J. Hansems
Off3: S.A. Sungkowo
Eng3: Aribowo
Eng4: Nursodik
IJD: K.B. Damin
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Sudjiman, Tahalea Joazab
G1S: Husni Thamrin, Sudjadi
 Rahardjo, Mohamad Mahfud,
 Syamsul Bachri
G2S: Tarjudin, Hollah Bin Dahlan,
 Imu Bin Satimin
ASTD: Harjono
JSCJ: Chairuddin
CICA: Wawan Setiawan
2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Etrema'

Gezagv.: F.B. Schröder
1e Stm.: W. Holwerda
Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO1: J.C. van Koten
MO4: F.P.J. Sinnige
Roff: S.M. Mcfaul
StagHO: A.J. Hoogeveen,
 E. Konijnenberg, J.M.H. Don
Off2: B.E. Priyatno
Off3: R. Kurnianto
Eng3: B. Agusdin
Eng4: Sukarsan
IJD: J. Surjana
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: J. Ben Pattilima, Desmond
 Kordak
G1S: Sugandi, Rachman,
 Muhamad Said, Suhandi Andi
G2S: A. Siradjudin, Sutomo,
 I. Bouty
ASTD: Husein
JSGJ: Mahsus
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Sidik

ms 'Naticina'

Gezagv.: A.J. Both
2e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: G.J. Harlaar
3e Wtk.: W.G. de Leeuw van
 Weenen
MO1: H. Oudenes
MO3: A.V. de Groot
StagHO: A.W. van Doorne,
 H.J.R. Plattel, P.B. Schoe
IRO: Joppy Imbiry
Off3: Y.B. Mitakda
Eng4: D.G. Gunawan Sunarwanto
IJE: M. Suwarman, I. Pandji
 Mustanto, J.D.M. Paath,
 DanMuharto
CPO: Nicolas Walukow
PO: Sutrisman, Nurkalam
G1S: Eddy Subardi, D. Rodjali,
 L. Djaelani, O. Ismail
G2S: Jakfar, Sugiarto, Mohamad

Sukran
ASTD: Suharto
JSCJ: Eddy Djunaedi
CICA: Suparman
2NDC: Oman Rochman

ms 'Niso'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: F.J. Kronenberg
Wnd. Hwtk.: B.E. Broekhuysen
2e Wtk.: J.H. Schulten
3e Wtk.: T.J.M.H. Bakker
MO2: T. Troost
MO3: G.J. Feringa, J.P. Geuze
Roff.: E.F. McInerney
ST: P.P. van der Pol, B. Corputty,
 R. Mammen
StagHO: R.J.P. Dupuis,
 D.A. Wooje, A. IJsselstein
CPO: Amos Radjah
PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
G1S: Dukak, Achmad Dasuki, Mat
 Nawil Bin Monai, J.Yosepanus
G2S: Abdullah B. Moh. Arif, Solihin
 Bin Djuki, Amri BinMuyono
ASTD: W. Tjuandy
JSCJ: Andi Jamaludin
CICA: Moh Idrus Sopandi
2NDC: Abdul Razak

ms 'Sericata'

Gezagv.: F. Kuyt
Hwtk.: J.A. de Groot
MO1: H. Ammerlaan
MO2: J. Hoekstra
MO3: S.F.J. Gerrits
MO4: G.A. de Jonge
SST: Q.A.P. de Wit
ST: S.H.J. Gieling
StagHO: A. Stormorken,
 M.J. Tjoelker, W.D.S. Beyaert
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Mohamad Tupu, M.J. Sitepu
G2S: Slamet Thohir, Nandang
 Ansori
ASTD: Umar Bin Salian
2NDC: Eli Ahmad

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: S.S. Abma
2e Stm.: H. Hennis
Wnd. Hwtk.: I.J. Albrechts
3e Wtk.: P.J. Farla
MO3: P.J.M. Slegers, H.J.K. de
 Boer, A.C. Droppers
MO4: B. Suttorp
StagHO: M.J.A. Stoop,
 R. Zuiderwijk
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Albert Dondokambey
G1S: Achmad Marpuadin, Abdul
 Aziz, Mohamad Nasir, S. Bachri

G2S: Timbang, Suhanda
ASTD: O. Taibe
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Lopies Salvador

ms 'Sidelia'

Wnd. Gezagv.: R. Dijkstra
1e Stm.: R.A. de Boer
Hwtk.: P.A. Ankerman
3e Wtk.: P.J. van den Ende
MO2: P.G. Harts
MO3: J. Lahuis
MO4: G.J. Hellinga, W.J. Krynsen
StagHO: E.P.S. Bal,
 B. van der Vaart
CPO: Sugiman
PO: Ahmad Serang, Buntaran
G1S: Mohammed Raji, Arifuddin,
 Muljono Adhy Sukardi, DjusupBin
 Maruki
G2S: Muniin, Ati B. Pereman,
 Gufron
ASTD: Jwan Edmonf Sjafri
JSCJ: Hayyan
CICA: Purnomo Jasman
2NDC: Bambang Suyanto

ms 'Siratus'

Gezagv.: O.A. van Drueten
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: E.S. Petrusma
MO2: M.J. Oosterkamp
MO3: P. Bandringa,
 J.T.E.M. Spoor
Roff: N. Macaskill
I4E: Edy Susetyo
CPO: Naim Bin Dulasik
PO: Suhandan Warjo, Supartoyo
G1S: M. Ali Tanete, Sur'an Gozali,
 O. Nahhu
G2S: Faisal Muchtar, Mohamad
 Amin, Lalal Suparno
CICA: Koesman
2NDC: Musairin
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukur Ramli

ms 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
1e Stm.: W.J. Netelenbos
Hwtk.: M. Schmidt
MO2: J.X.J. Klaaysen
MO3: P.C. Hollander
MO4: L.H. van Dijk, J.W. Voortman
StagMO: A. Faber, A.R.J.
 Harssema, S.J.B. Pouw
ST: H.S. Elia, E. Kuiterns
Hovo: A.P. Maat
CPO: Moh Sjamsudin
PO: Nuron Djuhana
G1S: Sanusi, Abdul Djabar
G2S: Julius Tohmas, Moch. Bachri
ASTD: Sadikan Sumantri
2NDC: Endi Suryadi

ms 'Spectrum'

Wnd. Gezagv.: W.C. Moll
Hwtk.: E. Aanen
MO1: H.A. Kamsteeg
MO2: P.J.B. de Jong, N.G. Butter
MO4: D. van Steenis
ST: E.H. Vissia, J.J. Donleben
Hovo: H.W.J. van Haarst
StagHO: H.R.J. Geervliet
CPO: Jamil Erang
PO: Ali Mudin
G1S: Ashari B. Abdullah, Henky Hendrik H.
G2S: Hasri Kasim, Mohaar Bin Marzuki
ASTD: A.B. Moniri
2NDC: Djunaedi Arsir

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: R. Agema
1e Stm.: E.M.M. Bosch, A.L.M. van Dun
Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
MO2: H.T.J. Meyer
MO3: F. Kruythoff
MO4: M.M.G.J. Kuyt, H.T.M. Nieuwmeyer
ST: H. Klijnstra, M.A.J. Veen
StagMO: M. van der Weijden
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Kamal Adyaprana
G1S: Sukri Muchtar, Sugiadi
G2S: Mat Wari Bin Syukur, Muslimin
ASTD: Fandi Bin Satam
2NDC: Agus Harun

ms 'Stellata'

Wnd. Gezagv.: G.W. Geesink
Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
MO1: C.A.M. Rovers, F.P. van der Star
MO3: W.D. Pols, G.J.F. Damen
StagHO: W. Veldhuis, J.E.T. Bakker, P.C.A. van Dongen
ST: R.J. Dekker, R.F. Huysers
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Moh Toha
PO: Daud Sonan
G1S: Mardjub, H. Abifakih
G2S: Abdul Hadi, Agus Salim
ASTD: Moh Rusman
2NDC: Samsuri Bin Yusuf

ms 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Stm.: B. Crum
2e Stm.: P.A. Vermolen
Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
3e Wtk.: K. Elshout
MO4: E. Boertje
Eng4: R.V. Hutahaeen
IJE: C. Ganur, Albert Unepetty, Gunugn H. Ritonga
IRO: S. Rizal
CPO: Maman Suparman
PO: Muh Djupri Rachman, Hinsa Manurung
G1S: Ismail Bin Sihirat, Madjen Nawi, Suari, Aki Bin Samiri
G2S: Burhan, Abdul Rasyid, Mustopa
ASTD: Mostafa Bin Monai
JSCJ: Asmori Bin Moi
CICA: Syahrudin Ujang
2NDC: Halim

ms 'Zafra'

Gezagv.: A. van Leeuwen
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO2: J.H. van Zanden, J.F. van Dijk
MO3: H.A. van der Koppel, H. Berkenbos
ST: E.R. van Engel, K. van der Sluis
StagHO: M.G. Slot, L. Vlaardingerbroek
IRO: Mujib
CPO: Rustam Zen
PO: Dr. Sony Wonok
G1S: Matrawi Bin Rofi, Solih Muluana
G2S: S. Nurdin, Morsid
ASTD: Achmad Mutohar
CICA: B.M. Adjisman
2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Zaria'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Stm.: K. Cramer
Wnd. Hwtk.: J.J.F. Govers
MO2: W.P. Koliijn, J.F. Bastiaansen
MO3: R.J.M. van Beynum
MO4: S.W. van den Brink
SST: M.J.W.A. Schuurs
ST: D. van Eenige, R.G. van den Brink
StagHO: J. Derks
StagMO: R. Smallembroek
IRO: S. Sila
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Idit Irianto
G1S: Moch. Ali, Kasim Bin Mohamad
G2S: Agus Naftali, Bachrol Bin Supayah
ASTD: Abu Umar
CICA: Tjasmito
2NDC: Sukiman

Onze vlootjubilarissen



J. van Rooyen
 1e Stuurman
 25 jaar op 30.05.93



L.J.W. Broenink
 Hoofdvoeding
 25 jaar op 14.06.93



C. Hemmer
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 10.06.93



C.F. van der Ende
 Hoofdvoeding
 30 jaar op 17.06.93

In memoriam

Op 22 januari 1993 is op 98 jarige leeftijd overleden de heer **J. Weering**, oud-gezagvoerder. De heer Weering verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1946 na 20 dienstjaren.

Op 6 maart 1993 is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **G. Zwaan**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Zwaan verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1957 na 23 dienstjaren.



Wisseling

Bert de Wit, 1e stuurman, heeft per 8 maart jl. de werkzaamheden van Henk Lenstra (DFM/11) overgenomen, die weer zal terugkeren naar de vloot.

Gehuwd

25.01.93 - MO3 A. Slot met mevrouw C. van Renssen
 02.02.93 - MO3 P. Reinsma met mevrouw C.J. Busscher

Geboren

Francis Bernarda, dochter van Scheepstechnicus R.B.F. Stroet en mevrouw G.L. Stroet-Obando

Nieuw in dienst



G.J.F. Damen
 MO3

Her-indienst getreden

MO3: P.C. Hollander

Over van Groep buiten Nederland

3e Wtk.: P.J. van den Ende (ex Syrië)
 3e Wtk.: T.J.M.H. Bakker (ex Syrië)

Over naar Groep buiten Nederland

MO1: A.D.N. Smith (Brunei)

Uit dienst

MO4: S.H. Appeldoorn

Walpersonalia

In dienst

15.03.93 - E.J.K. de Vries (DFP/11)

Uit dienst

A.J. Krens (DFM/22 Helpdesk)

Met pensioen

01.05.93 - H. Selsler (DFP/11)

nieuwe gezichten bij stbv

Bert de Vries
31 jaar
ex-SIPM



'Hierbij wil ik mij aan U voorstellen als vervanger van Hong Selser (DFP/11). Mijn naam is Bert de Vries, woon samen in Leiden en heb als hobby's sport, lezen en schaken. Sedert 1987 werkzaam bij Shell en gestart op het secretariaat van de afdeling Manufacturing Development bij Shell Internationale Petroleum Maatschappij als ondersteunend medewerker voor het technisch personeel. Ik heb hier ruim een jaar gewerkt en werd toen overgeplaatst naar de financiële afdeling als assistent Corporate en Group Accounts en was verantwoordelijk voor de boekhouding van een aantal buitenlandse werkmaatschappijen. In 1988 ben ik begonnen aan de avond HEAO ter verbreding van mijn kennis. Inmiddels heb ik dit diploma, de bedrijfs-economische – juridische studierichting, reeds twee jaar in mijn bezit. In maart 1991 werd ik overgeplaatst naar de personeels-afdeling van SIPM en was werkzaam op de afdeling salarisadministratie en personeelsinformatie voor expatriates. Tot medio maart 1993 heb ik op deze afdeling gewerkt en voor het eerst kennis gemaakt met een personeelsafdeling. Gezien het feit dat Shell Tankers een totaal ander bedrijf is dan SIPM ben ik mij er van bewust dat ik met een grote hoeveelheid nieuwe zaken zal worden geconfronteerd. Ik zal echter proberen zo snel mogelijk de nodige zaken onder de knie te krijgen. Tot slot hoop ik, en zal daar mijn uiterste best voor doen, dat er een goede verstandhouding zal ontstaan zodat we op een prettige manier met elkaar kunnen samenwerken.'

E.J.K. de Vries
DFP/11
Senior Planner Indonesiërs

Bert de Vries
31 tahun
ex-SIPM

'Dongan ini saya ingin memperkenalkan diri sebagai pengganti Hong Selser (DFP/11). Nama saya Bert de Vries, bertempat tinggal di Leiden dan kegemaran saya adalah olah raga, membaca dan catur.

Sejak tahun 1987 bekerja pada Shell, mulai bekerja di sekretariat bagian Manufacturing Development. SIPM sebagai tenaga yang menopang pegawai tehnik. Di tempat itu saya bekerja setahun lebih untuk kemudiandipindahkan ke bagian keuangan sebagai Asisten Corporate dan Group Accounts dan bertanggung-jawab tentang pembukuan dari beberapa perusahaan Shellyang beroperasi di luar negeri.

Pada tahun 1988 saya mulai mengikuti kursus HEAO di malam hari sebagai penambahan pengetahuan saya. Dalam pada itu saya telah memperoleh ijazah jurusan ekonomi perusahaan dan hukum dua tahun ini. Dalam bulan Maret 1991 saya dipindahkan ke bagian kepegawaian SIPM dan bekerja dibagian administrasi gaji serta informasi pegawai asing. Saya bekerja dibagian itu sampai bulan Maret 1993 dan ini adalah pertama kali saya berkenalan dengan bagian yang menangani personil.

Mengingat bahwa Shell Tankers jauh berbeda dari SIPM, sayamenyadari bahwa saya akan dihadapkan pada banyak persoalan baru. Namun saya akanber-upaya untuk secepatnya menguasai hal-hal itu. Pada akhirnya, saya berharap dan saya akan berusaha sekuat tenaga untuk menumbuhkan suatu saling pengertian yang baik agar nantinya kitadapat bekerja sama dengan cara yang menyenangkan.'

E.J.K. de Vries
DFP/11
Perencana Senior pegawai Indonesia



afscheid

Tijdens een drukbezochte receptie op vrijdag 15 januari jl. nam Rob van Kranen (hoofd vlootpersoneel) afscheid van Shell Tankers BV. Velen hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven, getuige de royale opkomst in de Spiegelzaal op het Shell Hofplein-gebouw. Tino de Vries, zijn directe baas, haalde daarbij op komische wijze nog wat herinneringen op. Hij bedankte Rob voor het vele werk wat hij voor onze maatschappij had gedaan en wenste hem en zijn gezin nog vele en gezonde pensioenjaren toe. Als afscheidsgeschenk kreeg hij onder andere golfkleding. Nog geruime tijd nadat Rob's woorden van dank aan collega's en verdere bekenden hadden weerklonken bleven velen genoeglijk bijeen.

Mede namens mijn echtgenote en kinderen wil ik U danken voor de vele blijken van belangstelling ondervonden tijdens mijn afscheid op 15 januari jl.

Rob van Kranen

J.J. Slechte Commissaris STBV

In verband met de pensionering van de heer P. van Duursen, zie Schip & Ka nov./dec. 1992, is de nieuwe President-Directeur van Shell Nederland BV, de heer Ir. J.J. Slechte, benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van Shell Tankers BV.



Dank

Voor degenen van wie ik niet persoonlijk afscheid heb kunnen nemen, nog mijn oprechte dank voor de collegialiteit en medewerking.

Dries Krens
ex-helptdesk

Peter Hollander
29 jaar
ex-STBV



'Nadat ik op eigen verzoek de dienst van STBV medio 1990 had verlaten ben ik via Anthony Veder BV (2e stuurman op koelschepen) terechtgekomen bij een bedrijf waar vliegtuigturbine motoren werden geassembleerd en gereviseerd. Na een korte periode in de vliegtuigmotoren ben ik overgestapt naar een Rotterdams schade-expertisebureau.

P.C. Hollander
MO3
ms 'Solaris'

Met het kantoor in Rotterdam als uitvalsbasis, was ik actief met het regelen van transportschades in de meest uitgebreide zin van het woord. Daarnaast heb ik tijdens deze periode twee cursussen gevolgd, te weten Assurantiebemiddeling B en Branche Transport. De eerstgenoemde heb ik voltooid, de tweede daarentegen kon ik ten gevolge van mijn vertrek niet afmaken. Door de contacten met de tankvaart in het expertisewerk, heb ik besloten om weer terug te stappen naar de zeevaart.'